

Auteur ou collectivité : Congrès international de la route. 1908. Paris  
Titre : Premier congrès international de la route : Paris, 1908

Auteur : Ballif, Jacques (18..-19..)  
Titre du volume : Les pistes spéciales

Adresse : Paris : Imprimerie générale Lahure, 1908  
Collation : 1 vol. (7 p.) : ill. ; 27 cm  
Cote : CNAM-BIB 4 Ky 107 (30)  
Sujet(s) : Routes rurales -- France -- 1900-1945 ; Sentiers -- France -- 1900-1945 ; Pistes cyclables -- France -- 1900-1945  
Langue : Français

Date de mise en ligne : 06/04/2018  
Date de génération du document : 6/4/2018

Permalien : <http://cnum.cnam.fr/redir?4KY107.30>

63

40 Ky 107



**1<sup>ER</sup> CONGRÈS INTERNATIONAL DE LA ROUTE  
PARIS 1908**

**4<sup>e</sup> QUESTION**

# **LES PISTES SPÉCIALES**



## **RAPPORT**

PAR

**M. JACQUES BALLIF**

Chef du Secrétariat du Président du Touring-Club de France.

**PARIS**

**IMPRIMERIE GÉNÉRALE LAHURE**

**9, RUE DE FLEURUS, 9**

**1908**



# LES PISTES SPÉCIALES

## RAPPORT

PAR

**M. JACQUES BALLIF**

Chef du Secrétariat du Président du Touring-Club de France.

Le problème de la circulation sur notre réseau routier, devenu de jour en jour plus pressant par l'introduction de la bicyclette et de l'automobile dans la circulation normale, souleva, aussitôt qu'il se posa nettement, la question de la création éventuelle de pistes à l'usage exclusif des modes nouveaux de locomotion.

On put croire, un instant, que la solution du problème serait précisément fournie par la division de la route en parties réservées, chacune, à un mode de locomotion pour lequel on l'eût appropriée.

Une campagne assez active fut entamée sur ce terrain. Le système de la route divisée trouva des partisans. Il n'obtint pourtant pas l'unanimité des avis.

Le projet est séduisant, au premier abord; en son aspect simple. Par lui, le problème, aussitôt que posé, est résolu à la satisfaction de chacun. Il semble, en effet, donner la meilleure des solutions et la plus définitive, puisqu'il met chaque chose à sa place, annule les causes de conflit, réduit au minimum les risques d'accident et assure à tous les modes de locomotion la possibilité de s'exercer sans entraves.

Une route comprenant un trottoir pour les piétons, une piste pour les cyclistes, une voie pour les véhicules à traction animale et une voie pour les véhicules à traction mécanique, il semble bien que ce soit là l'idéal, ou peu s'en faut.

Mais, aussitôt que la réflexion intervient, interviennent en même temps les objections, et la conception que nous venons de formuler perd vite toute cette valeur qu'on lui accordait d'abord. Elle apparaît ce qu'elle est en réalité: non seulement irréalisable à cause des sommes considérables

que nécessiterait son exécution, mais, encore, contraire aux besoins prochains de la circulation générale, dangereuse pour l'avenir de cette circulation et, comme telle, condamnable.

En effet, ce point étant admis que la traction animale et la traction mécanique constituent les éléments principaux du problème à résoudre, il n'est que deux hypothèses à envisager.

1<sup>o</sup> La locomotion automobile ne s'accroissant plus que selon une progression décroissante et, demeurant ainsi une locomotion, en somme, de luxe, ne sera pas l'élément principal de la circulation.

2<sup>o</sup> La locomotion automobile, se démocratisant de plus en plus et s'appliquant un peu à tous les modes de transport, se substituera presque complètement à la locomotion hippomobile, pour devenir l'élément principal de la circulation.

De ces deux hypothèses, la deuxième nous apparaît la plus probable.

Si nous supposons réalisée la première, la division de la route en pistes spéciales ne s'impose pas.

Une plus précise réglementation des droits et des devoirs de tous les usagers de la route, l'utilisation plus habituelle et par conséquent plus sage de la voiture automobile, l'accoutumance de chacun aux vitesses relatives et aux tendances de direction de l'engin mécanique, soumettront peu à peu ce mode de locomotion aux lois, en quelque sorte naturelles, de l'ancienne circulation. Des améliorations de premier établissement et d'entretien mettront la route actuelle en état de satisfaire aux besoins de l'automobile, en même temps qu'à ceux des autres modes de locomotion.

Si nous admettons la deuxième hypothèse, la plus probable, il convient de préparer dès aujourd'hui, non pas une partie seulement de la route, mais la route tout entière, en vue d'une généralisation de la traction mécanique, de façon que l'automobile, jusqu'au jour où elle s'y sera substituée à presque tous les autres véhicules, trouve toujours cette route parfaitement appropriée à ses besoins croissants.

Ainsi, dans l'un comme dans l'autre cas, la division de la route en pistes hippomobiles et en pistes automobiles est condamnée par son inutilité évidente.

Il n'en va plus de même en ce qui concerne l'adjonction à la route de deux autres genres de pistes spéciales, lesquelles répondent à des besoins bien particuliers, coûtent relativement peu à établir et à entretenir, et allègent la circulation sur la route sans rien bouleverser dans notre système routier.

Nous voulons parler des *pistes cyclables* et des *pistes cavalières*.

#### PISTES CYCLABLES

La piste cyclable, à la création de laquelle le Touring-Club de France s'est méthodiquement attaché depuis sa fondation, est d'un établissement

relativement facile. Dans les régions de routes pavées, où sans elle le cyclisme serait à peu près impraticable, son utilité est absolument incontestable. En aucun cas elle ne diminue la largeur utile de la chaussée en bordure de laquelle elle est établie, et elle retire de cette chaussée, au plus grand bénéfice de chacun, un nombre respectable d'unités circulantes.

Si la piste cyclable est tracée sur les deux côtés de la route, en voies montante et descendante, elle ne prend des accotements ou des trottoirs qu'une largeur de 0 m. 40 à 0 m. 50. Si elle est tracée sur un seul côté de la route, ce qui est le cas le plus fréquent, et qu'elle comporte alors la circulation dans les deux sens, une largeur de 1 m. à 4 m. 20 suffit pour assurer la possibilité des croisements.

Dans un cas comme dans l'autre le mode d'établissement de la piste cyclable reste le même.

Il consiste à désherber l'accotement sur la largeur fixée, entre la route et le fossé, et à en régulariser le sol. Le sentier ainsi tracé, très souvent sur un chemin de piétons qu'il a suffi d'élargir et d'égaliser, rencontre, tous les 400 m. au moins et tous les 50 m. au plus, des saignées pour l'écoulement des eaux pluviales. Ces saignées sont élargies, et raccordées à la piste par deux pentes douces. Elles seront conservées à ciel ouvert chaque fois que la nature du terrain ou un simple empierrement de consolidation du fond le permettra. La saignée à ciel ouvert remplit mieux son office et coûte moins cher d'appropriation et d'entretien que la saignée couverte avec canalisation d'écoulement d'eau en poterie, laquelle est sujette à de rapides détériorations.

Aux rencontres des chemins transversaux et pour les retours à la route, la bordure pavée est supprimée sur la largeur de la piste. La différence de niveau entre la voie normale et la voie spéciale est alors rachetée par une faible pente, ce que l'on nomme un « bateau », en langage de technicien.

Le plus souvent la piste est constituée par le sol même de l'accotement qu'elle emprunte. Dans les cas où elle passe en terrain argileux, une faible couche de petits graviers mélangés de sable suffit pour la rendre praticable en tout temps. Dans la région du Nord le mâchefer est généralement utilisé pour l'établissement des pistes cyclables.



Toutes les pistes comportent, aux points utiles : entrées, sorties, croisements, un poteau d'avertissement du modèle ci-dessus.

Dans le cas où les travaux à effectuer sont réduits au minimum et les fournitures nulles, ou à peu près — aménagement, par exemple, d'une piste sur accotement de bon terrain où existait déjà un sentier de piétons, le travail étant fait par les cantonniers — le prix de revient peut varier de 10 à 20 fr. au kilomètre, selon qu'il est, ou non, nécessaire d'empêtrer le fond des saignées et d'ouvrir, ou non, des sorties dans les trottoirs.

En d'autres cas, au contraire, lorsque l'établissement de la voie cyclable oblige à une main-d'œuvre importante, comme lorsqu'il s'agit de créer de toutes pièces un trottoir cyclable aux abords ou dans la traversée d'une ville, la dépense pourra, selon les régions, aller jusqu'à 2000 et 2500 fr. au kilomètre.

Il est bien évident qu'entre ces deux termes extrêmes il y a place pour des prix de revient kilométrique excessivement divers, et qui varient selon les modes d'établissement de la piste cyclable, les prix des matériaux, des charrois, des journées ouvrières, etc., etc.

En général, la piste cyclable type, c'est-à-dire celle qui est établie *en dehors des agglomérations*, sur les accotements d'une route pavée, est d'un prix de revient minime. Pour l'établissement de ces pistes les matériaux sont, assez souvent, fournis par le département intéressé, la main-d'œuvre des cantonniers qui exécutent les travaux étant payée par le Touring-Club.

Le Touring-Club de France a établi jusqu'à aujourd'hui, et il entretient, 4100 km environ de pistes ou trottoirs cyclables. Il a dépensé pour ce chapitre, en frais de premier établissement et d'entretien, une somme de 150 000 fr.

La région du Nord, où toutes les routes, le plus souvent pavées, sont en un mauvais état permanent à cause de l'intensité du roulage industriel et des charrois agricoles, est, avec la région parisienne, celle qui compte le plus grand nombre de kilomètres de pistes cyclables. Le département du Nord, à lui seul, a été doté par les soins du Touring-Club de 580 km de ces pistes, ce qui représente une dépense de 60 000 fr.

Viennent ensuite, pour un nombre de kilomètres et une dépense moindres, les départements suivants :

Seine-et-Oise . . . . .	180	km pour	20,000	fr.
Oise. . . . .	460	—	4,000	—
Seine-et-Marne. . . . .	100	—	11,000	—
Gironde. . . . .	65	—	4,000	—
Pas-de-Calais . . . . .	60	—	6,000	—
Aisne. . . . .	55	—	8,000	—
Seine. . . . .	40	—	17,000	—

Ces huit départements comprennent à eux seuls la presque totalité du nombre des kilomètres de pistes cyclables créées par le Touring-Club.

Il est à souhaiter, d'ailleurs, que la nécessité, encore impérieuse

aujourd'hui, de la piste cyclable, disparaîsse un jour. La meilleure constitution prochaine de la route actuellement à l'étude, doit — il faut l'espérer — permettre à la bicyclette de rentrer dans la circulation routière commune.

Un état d'exception ne doit jamais être considéré que comme transitoire, et l'on doit s'attacher à le faire disparaître dans la mesure du possible.

Cette observation ne saurait s'appliquer aux abords des grandes villes, ni à la région parisienne notamment, où la circulation, sous toutes ses formes, est particulièrement intensive.

L'établissement d'une piste cyclable sur les trottoirs devient alors un moyen de sécurité mutuelle, et son maintien, ou sa création, s'imposent.

Sauf en ces cas particuliers, il suffirait que l'ensemble de nos chemins vicinaux fût complété et ces chemins mieux entretenus, pour que le cycliste, qui facilement passe par des voies étroites peu favorables à l'automobile, trouvât dans le réseau routier commun la possibilité de circuler en toutes directions.

#### LES PISTES CAVALIÈRES

La piste cavalière répond à des nécessités d'un autre ordre, le cheval monté étant, surtout, un moyen de sport ou un instrument de promenade.

L'établissement de nombreuses pistes cavalières le long des routes pavées, dans les pays d'élevage, dans les régions où sont cantonnés des régiments de cavalerie, au voisinage des forêts assidûment fréquentées par de nombreux touristes, aux approches des centres de grandes villégiatures estivales, aura pour résultat certain de favoriser le goût du cheval, en même temps que de mettre ceux qui l'utilisent dans les meilleures conditions possibles pour en user.

Le cheval monté, en effet, supporte mal la dureté de la route. Le pavé lui est funeste et l'empierrement, alors même qu'il est en parfait état, a vite fait de le fatiguer par sa rigidité. Il faut au cheval, pour trotter et galoper à son aise sous le poids du cavalier, le terrain élastique où le choc s'annule en grande partie. La piste cavalière lui offre seule ce terrain.

De l'enquête faite en 1906, au Touring-Club, par les soins de son « Comité de tourisme hippique », il ressort bien que l'accord de toutes les personnalités pouvant donner un avis autorisé, est absolument unanime touchant le grand intérêt qu'il y aurait à créer un grand nombre de ces pistes spéciales.

L'industrie de l'élevage y trouverait un profit réel et le bénéfice à escompter serait acheté au prix de dépenses premières dont le montant n'aurait rien d'excessif. Nous avons, en effet, calculé, en prenant pour

type une piste cavalière de 2 m. 60 de largeur, comme celles qui existent déjà dans le département de l'Orne, que la dépense par mètre courant s'élèverait en moyenne à 0 fr. 30 de frais de premier établissement et à 0 fr. 05 d'entretien annuel.

Il ne serait donc pas onéreux de créer et d'entretenir, dans les régions que nous avons indiquées, le long des routes pavées, un nombre assez considérable de pistes cavalières.

La possibilité d'utiliser ces pistes quotidiennement, en mettant à profit des heures de liberté parfois trop morcelées pour qu'on puisse s'en aller chercher au loin quelque champ propice de promenades ou de courses, provoquerait la résurrection d'un goût plus général et plus prononcé du sport hippique, en même temps qu'il en mettrait l'exercice à l'abri des causes de gêne et d'accident qui surgissent à tout instant sur la route.

A la pratique de l'hippisme, redevenue familière à un plus grand nombre, la défense nationale gagnerait de meilleurs et de plus nombreux cavaliers, les pistes cavalières offrant à quantités de jeunes hommes d'une région donnée, et dans un rayon assez étendu, la possibilité de s'exercer d'abord et de continuer à s'entraîner ensuite.

Le Touring-Club a déjà créé ou contribué à la création de pistes cavalières dans les départements suivants :

Eure-et-Loir, Finistère, Manche, Basses-Pyrénées, Somme et Saône-et-Loire.

Il se propose de continuer cette œuvre en y consacrant une bonne part de ses forces, et l'on doit souhaiter que les intéressés lui apportent un concours efficace.

#### CONCLUSIONS

De ce qui précède, nous tirerons quelques conclusions.

Tout d'abord, il nous paraît hors de doute qu'il faille garder à la route son unité et la préparer, non pas pour des catégories de locomotions séparées, et par conséquent toujours un peu adverses, mais en vue d'une prochaine circulation envisagée dans sa généralité, et dont l'automobile sera l'agent principal.

Aussi devons-nous, le plus rapidement possible, et selon un plan d'ensemble, modifier ou établir la route de telle façon que tous les modes de locomotion y puissent trouver place sans être une cause de gêne ou une raison d'accidents.

Il est également nécessaire que cette route, en donnant pleine satisfaction aux besoins généraux de la circulation que nous prévoyons, satisfasse exactement à chacun de ses nombreux besoins particuliers.

La route devra, tout d'abord, être de largeur suffisante pour permettre la circulation la plus intensive à prévoir en nombre, poids et vitesse des

véhicules. Les profils transversaux des courbes devront être modifiés dans une mesure qui satisfasse mieux aux besoins de l'automobile, ceux-ci n'étant en rien contraires aux besoins des autres modes de locomotion. Les chaussées seront établies de façon à demeurer, sans qu'il soit besoin de réfections incessantes, en bon état de viabilité pendant un nombre raisonnable d'années, la circulation probable la plus dense étant prise comme base des calculs de résistance à l'usure.

Il suffira, croyons-nous, de transformer sur ces données notre admirable réseau routier — au moins en ce qui concerne les parties qui supportent une circulation intensive — pour qu'il satisfasse entièrement aux nécessités de la circulation future.

Point n'est besoin, nous semble-t-il, de le bouleverser par l'adjonction de routes spéciales juxtaposées, d'un établissement et d'un entretien dont le coût serait hors de toutes proportions avec les services à en attendre, et qui seraient appelées à disparaître dans un temps peut-être fort court.

Tout ce qui précède étant dit, cela va de soi, sauf exceptions et sous réserves des solutions à intervenir dans certains cas spéciaux.

Paris, juillet 1908.